WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr 3 | WARSZAWA, MARZEC 1938 ROKU | ROK V



Musimy żądać

„Chcemy kolonii dla Polski“ — Hasło to daje się słyszeć od pewnego czasu. Hasło to zostało wysunięte przez Ligę Morską i Kolonialną na Dni Kolonialne, organizowane przez Ligę w czasie od 7 do 13 kwietnia.

Dlaczego jednak chcemy kolonii? Czy są nam one rzeczywiście potrzebne? Przecież do niedawna nikt jeszcze, a w każdym razie ogólnie tej sprawy się nie poruszało? Czemu teraz coraz więcej się o tym mówi?

Zagadnienie kolonialne musiało się pojawić z chwilą, gdy zdaliśmy sobie sprawę, że nie rozwiążemy trudnej sytuacji gospodarczej i społecznej Polski bez możliwie szybkiego uprzemysłowienia kraju. A uprzemysłowienie to okazało się konieczne nie tylko dla podniesienia stanu ogólnej zamożności, ale i dla zwiększenia obronności Polski, a przede wszystkim dla zatrudnienia tych milionów ludzi, którzy w obecnych warunkach nie mogą znaleźć pracy w kraju, ani na wsi ani w mieście, a których przybywa rokrocznie ponad 400 tysięcy, bo tyle wynosi przeciętnie nasz roczny przyrost naturalny.

Do niedawna znaczną ulgą w zwalczaniu przeludnienia była emigracja, która pochłaniała przynajmniej część nadmiaru ludności, ale ostatnio różne obostrzenia, wprowadzone przez kraje, do których była kierowana emigracja z Polski, ograniczają ilość emigrantów, zamykając w dużym stopniu i tę drogę przed wychodźcą z Polski.

W tych warunkach najpomyślniejszym rozwiązaniem jest uprzemysłowienie kraju i o tym uprzemysłowieniu nie tylko się coraz więcej ostatnio mówi, ale i dużo się już robi, tworząc potężny Centralny Okręg Przemysłowy, rozwijając istniejące i zakładając nowe warsztaty pracy, aby w ten sposób zatrudnić jak największą ilość ludzi. Ale tu staje nowa poważna przeszkoda: podstawą każdego przemysłu jest ten czy inny surowiec, jak węgiel, żelazo, bawełna, kauczuk, oleje, różne rudy itd. itd. Z materiałów tych dopiero fabryki i zakłady przemysłowe mogą przerabiać i wytwarzać najrozmaitsze artykuły i towary. Otóż Polska tylko niektóre z tych surowców posiada w dostatecznej mierze, innych ma za mało lub nawet zupełnie nie posiada. Z konieczności więc musimy sprowadzać je z zagranicy, a kosztuje to nas bardzo drogo, bo do 500 milionów złotych rocznie. Ciężar ten jest tym większy dla gospodarki narodowej, że za surowiec nie możemy płacić naszym pieniądzem, a obcą walutą, dla zdobycia której musimy wywozić nasze artykuły rolnicze i przemysłowe, jak również niektóre kopaliny, sprzedając je nieraz po cenach tak niskich, że nie opłacają kosztów produkcji, jak ma to miejsce chociażby z naszym węglem i cukrem. A ponieważ ostatnio między poszczególnymi państwami wznoszą się coraz wyższe bariery w postaci różnych przepisów i ograniczeń wwozowych, więc sprzedaż naszych towarów nawet po tych bardzo niskich cenach napotyka na znaczne trudności, wskutek czego mimo wielkich wysiłków nasza wymiana towarowa z zagranicą przedstawia się niezbyt korzystnie, a przecież nie mamy w kraju kopalni złota, czy innych wielkich bogactw, skąd moglibyśmy czerpać pieniądze, aby stale dopłacać do naszego handlu zagranicznego.

Jakże inaczej przedstawia się ta sprawa w takiej naprz. Anglii, Holandii czy Francji, które, sprowadzając dla swego przemysłu surowce z Afryki lub innych terenów kolonialnych, płacą za nie własnym pieniądzem, a nawet, co lepiej, płacą własnymi towarami, dzięki czemu nie tylko otrzymują najtaniej potrzebne im surowce, ale jeszcze najlepiej sprzedają swoje artykuły przemysłowe, nie mając żadnych trudności w tej wymianie podobnie, jak nie ma trudności w wymianie artykułów i produktów rolniczych i przemysłowych między jedną częścią kraju, a drugą, między Poznańskim a Małopolską, Polesiem a Górnym Śląskiem.

Polska dla swego normalnego rozwoju gospodarczego, dla zwalczania nędzy, dla dania pracy tym milionom ludzi bezrobotnych, lub niedostatecznie zatrudnionych musi też mieć udostępnione surowce na dogodniejszych, niż dotychczas warunkach i o to walczy oddawna Liga Morska i Kolonialna, która w programie swej działalności obok zagadnień morskich postawiła również zagadnienia kolonialne. Sprawę tę również na terenie międzynarodowym podnosili niejednokrotnie przedstawiciele Rządu Polskiego, podkreślając w sposób stanowczy i mocny, że jest to nieodzowny warunek normalnego rozwoju nie tylko naszego kraju, ale całego światowego organizmu gospodarczego.

A żądania te padają nie tylko ze strony Polski, bo obok kilku państw bogatych, do których należą prawie wszystkie kolonie, jest poza Polską jeszcze szereg państw „głodnych“, które uważają, że ze względu na przeludnienie i związane z tym potrzeby gospodarcze, powinna im przypaść w udziale jakaś część bogactw kolonialnych. Italia z bronią w ręku wywalczyła sobie te prawa, powiększając swoje posiadłości kolonialne o nowe, rozległe tereny Abisynii. Zresztą konieczność sprawiedliwszego podziału dóbr kolonialnych rozumie i wielu przedstawi-

cieli państw bogatych, posiadających kolonie. Zdają sobie oni sprawę, że trudno jest mówić o równowadze życia gospodarczego, a nawet politycznego tak długo, dopóki w życiu tym nie biorą czynnego udziału wszystkie bez wyjątku narody.

I nic też dziwnego, że sprawa kolonialna, o której było cicho w ciągu wielu lat, wysuwa się ostatnio coraz bardziej na plan pierwszy w różnych poczynaniach i rozmowach międzynarodowych. Wcześniej czy później sprawa ta będzie musiała być załatwiona. Otóż zbliżające się „Dni Kolonialne" będą wielką manifestacją woli narodu polskiego, wykażą, że społeczeństwo polskie rozumie doniosłość zagadnień kolonialnych dla przyszłości naszego Państwa i że domaga się rozwiązania tych zagadnień na terenie międzynarodowym w sposób, zapewniający i nam warunki normalnego, ludzkiego rozwoju.

J. L.

O krajach które mają surowce

W ostatnich latach bardzo dużo się mówi o sprawiedliwym podziale surowców, o udostępnieniu ich tym państwom, które odczuwają ich brak. Sprawa ta weszła nawet pod obrady Ligi Narodów, gdzie powołana została do życia specjalna komisja, t. zw. Komisja Surowcowa, dla rozpatrzenia tego zagadnienia.

Lecz aby mówić o surowcach należy wyjaśnić jaki jest ich obecny podział, w jakiej mierze mocarstwa kolonialne dzierżą w swych rękach monopol a państwa „nie posiadające" są upośledzone.

Jak wiemy dla każdego państwa niezbędne są z jednej strony surowce przemysłowe, zaspakajające potrzeby fabryk, z drugiej surowce spożywcze. A więc dla przemysłu włókienniczego potrzebna jest bawełna, wełna, juta, dla przemysłu tłuszczowego kopra, orzechy ziemne i inne, dla przemysłu hutniczego i metalowego m. in. ruda żelazna, ruda manganowa, ruda ołowiana, miedź i cynk, cyna, nikiel, dla przemysłu gumowego — kauczuk, nie mówiąc o wielu jeszcze innych przemysłach.

Nasz kontynent europejski niestety w te wszystkie surowce jest stosunkowo ubogi. Posiada takie jak: rudę żelazną, aluminium, superfosfaty, piryty, rtęć i jeszcze kilka innych. Główne natomiast źródło surowców leży bądź na terytoriach wielkich Imperiów kolonialnych, bądź w Stanach Zjednoczonych A. P. i Rosji.

Przyjrzyjmy się po kolei jaki jest udział poszczególnych mocarstw w produkcji surowców.

Weźmy bawełnę, będącą podstawą całego wielkiego działu przemysłu włókienniczego. Bawełny dostarczają w 54 procentach Stany Zjedn. A. P., w 24% Imperium Brytyjskie, Rosja w 6%. Wiadomą jest rzeczą, że bawełna nie rośnie na wyspach angielskich, a więc kolonie brytyjskie są właściwym producentem.

Wełny, stanowiącej drugi bardzo ważny surowiec przemysłu włókienniczego, Europa dostarcza mniej niż $^1/_8$. Reszta idzie z Imperium Brytyjskiego (55%), 13% ze Stanów Zjedn., około 8% z Rosji.

W jutę zaopatrują świat w 99% Indie brytyjskie, jak wiadomo najbogatsza kolonia angielska. Juta jest surowcem używanym do wyrobu tkanin na worki, sienniki, obicia tapicerskie i podkłady wyrobów z linoleum.

Trudno byłoby mówić o przemyśle gumowym nie wspominając o kauczuku, który jest jego podstawą. Kauczuk, jako produkt drzewa kauczukowego, pochodzi z krajów gorących, przychodzi z kolonii angielskich w 62 procentach oraz w 33%-ach z kolonii holenderskich.

Dużą rolę w przemysłach europejskich odgrywają egzotyczne produkty oleiste. Wymienić tu należy m. in. orzechy ziemne, dostarczające cennego oleju. Imperium Brytyjskie produkuje orzechów ziemnych przeszło 58%, Imperium Francuskie 14%, zaś Stany Zjedn. A. P. przeszło 8%.

Dalszym oleistym jest t. zw. kopra, t. j. wysuszony miąż orzecha kokosowego. Ten produkt idzie w 32-procentach z kolonij angielskich, w 32% z holenderskich, w 31% z Filipin, posiadłości amerykańskiej. Zaś tak szeroko stosowany olej palmowy pochodzi wyłącznie z kolonii, w pierwszym rzędzie angielskich.

Przemysł hutniczy i metalowy europejski czerpać musi potrzebne surowce również z kilku monopolistycznych źródeł. Na przykład ruda żelazna w 32% wydobywana jest w Stanach Zjedn. A. P., w 28% na terenach Imperium Francuskiego, wreszcie w 9% Brytyjskiego, oraz w Rosji i Szwecji. Rudę manganową w 43% dostarcza Imperium Brytyjskie, w 40% Rosja, następnie rudę ołowianą w $^1/_3$ Imperium Brytyjskie a w 30% Stany Zjedn. A. P. To ostatnie mocarstwo dzierży pozatem monopol na miedź, dostarczając jej około 40% wydobycia światowego. Stany Zjedn. przodują również co do cynku (35,5%) wraz z Imp. Brytyjskim (23%). Wreszcie Imperium Brytyjskie zajmuje czołowe miejsce w wydobyciu niklu (87% produkcji światowej) oraz cyny (45%).

Jak z tego krótkiego fragmentarycznego zestawienia udziału poszczególnych mocarstw w zaopatrywaniu świata w surowce przemy-

słowe wynika — kilka zaledwie mocarstw, a więc W. Brytania, Stany Zjedn. A. P., Francja, Holandia i Rosja rozporządzają bądź na własnych terytoriach, bądź na podległych sobie posiadłościach kolonialnych, ogromną większością tak powszechnie poszukiwanych surowców.

Ale podobny stan rzeczy można zaobserwować nie tylko w dziedzinie surowców przemysłowych, lecz i spożywczych. Wszak zapotrzebowanie w świecie na zboże, kakao, herbatę, ryż i t. p. — jest ogromne. Gdy zastanowimy się gdzie jest źródło tych produktów, okaże się, że te same mocarstwa jako dostawcy znajdą się na pierwszych miejscach.

Oto jeśli chodzi o zboże, to samo Imperium Brytyjskie produkuje go prawie $^1/_4$-ą, zaś Rosja 21%, Stany Zjedn. 11%, Imperium Francuskie 9%.

A weźmy pozostałe surowce spożywcze. Samo Imperium Brytyjskie dostarcza 58% kakao, 60% herbaty, około 38% ryżu, itd.

Przy wszystkich tych surowcach, zarówno przemysłowych jak i spożywczych, posiadłości kolonialne są bardzo poważnym, a często najpoważniejszym źródłem. Bo jeśli przypatrzymy się dobrze skąd czerpie W. Brytania bawełnę, jutę, wełnę, kauczuk, orzechy ziemne, rudę manganową, miedź, cynk, nikiel, kopre, ryż, kakao, herbatę, kawę, — to stwierdzić będziemy musieli z matematyczną ścisłością, że 100% tych surowców pochodzi z posiadłości kolonialnych tego Imperium.

Podobnie Francja całość produkcji miedzi, chromu, cyny, niklu, kauczuku, kopry, kawy, kakao, ryżu — uzyskuje ze swych obszernych terytoriów kolonialnych.

Tak samo bogato przedstawia się udział kolonij w surowcowym stanie posiadania Holandii, a nawet Belgii.

Toteż dziwić się nie należy, że w dyskusjach w sprawie sprawiedliwego podziału surowców — państwa zainteresowane dużą przywiązują wagę do udostępnienia im kolonij celem produkowania tam na własny rachunek tych surowców, których szczególny brak odczuwają. Do tych państw należy i Polska, w której corocznym przywozie zagranicznym ponad połowę stanowią właśnie różne surowce obce, za które z trudem możemy płacić.

Polska wobec szybkiego uprzemysłowienia kraju, coraz więcej będzie tych surowców potrzebowała. Zatem posiadanie własnych źródeł surowców staje się niezbędne dla normalnego rozwoju naszego życia gospodarczego i dla zapewnienia dobrobytu szerokim masom naszej ludności, tak jak to ma miejsce w państwach posiadających obszerne terytoria kolonialne.

K. Jeziorański.

Zimowe połowy polskich rybaków

Od Kolibek aż po Karwię i Dębki czyli aż do miejsca, gdzie przez środek rzeczki Piaśnicy biegnie granica niemiecka we wszystkich wsiach, które się na naszym wybrzeżu od wieków rozsiadły, w Helu, Borze, Jastarni, Kuźnicy, w Mehlinkach, Swarzewie i innych



— mieszkają rodziny rybackie w liczbie z górą tysiąca, które i po dziś dzień jak niegdyś, z morza i połowów żyją.

Prawda, że ci rybacy zajmują się również rolnictwem, ale co to tam za ziemia na półwyspie i na pobrzeżu! Przeważnie szczery piasek. Jak wsieją zagon żyta, a w drugi wsadzą ziemniaków, to i wszystko. Prawda, że obecnie — ci, co na lato przyjeżdżają, dadzą zarobić za mieszkanie, za produkty, lecz lato nad naszym morzem trwa krótko, dopiero na Świętego Jana zaczynają nad morze przybywać, a już na pierwszego września znów jest pusto i tylko morze potrafi przeżywić przez długie miesiące jesieni, zimy i wiosny. Więc jedzie nasz rybak na Małe Morze, czyli Zatokę i na głębię Gdańską, i na Wielkie Morze, aż za Przylądek Rozewski, aż na głębię Bornholmską, jedzie póki widać raz po raz błyski wielkiej latarni rozewskiej i nawet dalej jeszcze, gdzie już tylko morze ma wkoło siebie, a drogę mu gwiazdy wskazują. Jeszcze jak ciepło, to praca na morzu łatwiej idzie. Najcięższa pora zaczyna się z jesienią, gdy coraz silniejszy wiatr zachodni dmie dzień po dniu, gdy coraz większe sztormy — czyli burze przynoszą fale, aż od Sundu i Bełtów, gdy wreszcie z północnymi wiatrami przyjdą śniegi i mróz. Rzadko kiedy się zdarza, aby Zatoka zamarzła. Choć były już wypadki, że z Pucka do Jastarni sankami po lodzie przejechać było można, lecz kra i na Małym Morzu i na Wielkim bywa każdej zimy i nieraz wracające z połowu kutry są obmarznięte tak, jakby spod bieguna wracały. Ale mimo to wyjeżdża rybak w morze przez całą zimę, gdyż zimowe połowy są nawet o wiele bogatsze i obfitsze od letnich. Bo choć jedyny jest nasz Bałtyk i nawet w dziesiątej części tych ryb nie posiada, które łowią na innych morzach o pełnej słoności oceanach rybacy całego świata, to jednak szprot, śledź, łosoś, dorsz, płastuga dają duże połowy w miesiącach zimowych. I gdy w pierwszym dziesięcioleciu naszego rybołówstwa na Bałtyku roczne połowy wynosiły zaledwie kilka tysięcy to, to w ostatnich latach z samego Bałtyku wyławiali nasi rybacy już od piętnastu tysięcy ton ryb, a jeszcze około pięciu tysięcy ton z mórz dalszych, głównie z Morza Północnego. Rozwija się więc nasze rybactwo. Dorabia się rybak, zyskuje na tym cały kraj. Ale nie zawsze. Rok obecny jest rokiem klęski. Szproty, najłatwiejsza do połowu ryba, zawiodły.

Do tego, aby na połowy wyjeżdżać daleko w morze, potrzebny jest sprzęt, to jest: duży kuter i odpowiednie sieci. Ale że to wielkie pieniądze kosztuje, więc i dziś jeszcze, jak niegdyś rybacy nasi zrzeszają się w tak zwane maszoperie, organizacje, które mają za sobą wiekową przeszłość, gdzie kilka, a nawet kil-



kanaście rodzin łączy się, aby wspólnie zakupić sprzęt rybacki i uprawiać rybołówstwo bez najemników. Sami swoi. Każdy z uczestników połowu dostaje umówioną część zarobku, „part". Właściciele kutrów mają zwykle dwie części, party, za pracę i za kuter. Jeszcze przed niedawnymi czasy położenie rybaków łowiących na małych, starych kutrach ze słabymi silnikami było bardzo złe. I gdyby nie zimowe połowy szprotów, które podchodzą do brzegów nie byłoby co jeść. Dziś dopiero jest znacznie lepiej. Już tylko drobne kutry łowią od pięciu do dziesięciu mil od brzegu i na noc wracają do portów. Większe idą po płastugi i dorsze na dwadzieścia mil od brzegu i dalej, często nawet na dwa do trzech tygodni. Zabierają z sobą wielkie włoki, sieci rozciągane między dwoma kutrami, posuwającymi się równolegle do siebie w odległości kilkudziesięciu metrów. Takim włokiem, albo tak zwanym obecnie „tukiem" można ułowić do dwudziestu ton ryb w jednym zaciągu. Oprócz połowów sieciami używane są również inne sposoby, na takle, na które łowi się łososie lub węgorze. Ale najważniejszą rybą przemysłową naszego morza, podstawą rybołówstwa przybrzeżnego, a także całego przemysłu przetwórczego rybnego są szproty. Ryba ta dziś już dzięki naszym rybakom znalazła zbyt w całym kraju. Okres połowów szprotów

to żniwa naszych Kaszubów i zatrudnienie dla licznych rodzin w najgorszym okresie zimowym. Szprotów łowiliśmy tyle, że już w roku 1935 zajęliśmy pod tym względem jedno z pierwszych miejsc w Europie. Gdy szproty się ukażą i podpłyną wielkimi ławicami na zatokę, to na niewielkiej przestrzeni widzieć można co dzień po dwieście, trzysta kutrów jak obok siebie pracują, wydobywając tę małą, lecz tak ważną rybkę. W ciągu sześciomiesięcznego okresu połowów wyławiają nasi rybacy do dwóch miliardów sztuk. Drugą taką ważną rybą jest śledź. W ostatnich latach łowiono śledzi około pięciu tysięcy ton rocznie. Oprócz szprotów i śledzi zimowe połowy dają jeszcze łososie, mielnice i trocie, węgorze, stornie, wątłusze i inne ryby, których w miesiącach zimowych poławia się rocznie kilkadziesiąt tysięcy kilogramów. Samych łososi w grudniu, styczniu i lutym łowią nasi rybacy do dwudziestu pięciu tysięcy kilogramów. Nawet węgorzy, jakkolwiek to ryba głównie jesienna, jednak do trzech tytysięcy kilogramów dają zimowe miesiące. Naturalnie nie co roku są te same ilości. Na przykład w ostatnim listopadzie na wodach przybrzeżnych i na pełnym Bałtyku złowiono dwa miliony kilogramów czyli dwa tysiące ton ryb. Pierwsze miejsce zajęły śledzie, półtora tysiąca ton, potem szproty, przeszło dwieście ton, dalej stornie, około dziesięciu ton, wątłusze siedem ton, węgorzy w tym czasie złowiono sześć ton i prawie tonę łososi Nie wszystko na świecie można i należy obliczać na pieniądze, ale jeśli chodzi o wartość złowionych ryb przez polskiego rybaka na bliższych i dalszych wodach polskich, to wartość ta jest bardzo duża. W roku tysiąc dziewięćset trzydziestym piątym roczne połowy dały ryb za przeszło dwa miliony złotych, z czego na okres zimowy przypada z górą siedemset tysięcy. I dziś już te liczby stale wzrastają. Zwłaszcza od czasów, gdy poczynając od roku tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego rozpoczęły się połowy na wodach dalszych. Rybołówstwo pełnomorskie zaczyna się rozwijać coraz bardziej, dając zatrudnienie rybakom wówczas, gdy rybołówstwo bliższe przestaje się opłacać. Wyjeżdżają nasi rybacy na wody Bałtyku Zachodniego aż pod Bornholm, próbowali połowów na wodach wschodnich aż po wyspy Alandzkie i Zatokę Botnicką, docierali również do Skagerraku. Jednak prawdziwie dalekomorskie rybołówstwa zaczynają się od roku tysiąc dziewięćset trzydziestego trzeciego, gdy piętnaście dużych silnych lugrów motorowych głównie przeznaczonych na połowy śledzi wyruszyło na Morze Północne. Coraz więcej ryb przywozi nasz rybak do Gdyni, Jastarni, Pucka, coraz więcej też na wybrzeżu powstaje zakładów przetwórczych, aby złowioną rybę, której nie można długo przechowywać w stanie świeżym przerobić tak, by była zdatna do spożycia przez czas dłuższy. Istnieje wprawdzie w Gdyni wielka chłodnia, lecz tylko część ryb idzie w głąb kraju jako ryba świeża lub mrożona, większość podlega przeróbce. Już obecnie mamy czterdzieści dwie wędzarnie i fabryki konserw na wybrzeżu, nie licząc przedsiębiorstw drobnych. Naturalnie zakłady te przerabiają również i ryby przywożone przez nas z zagranicy, gdyż niestety Polska dużo jeszcze sprowadza różnych gatunków ryb z innych krajów. Na szczęście możemy już cieszyć się myślą, że w ostatnich czasach zaczęliśmy niektóre cenne ryby, węgorze i łososie wywozić do Niemiec, Szwecji i Holandii. W pracy naszej na polskim morzu idziemy wciąż naprzód. Bardzo niedawno przybył do Gdyni z połowów na Morzu Północnym nowonabyty przez Towarzystwo Połowów Dalekomorskich statek „Cezary", mający prawie czterysta ton pojemności, a więc największy statek rybołówczy, noszący polską banderę. Przywiózł on ładunek różnych ryb w ilości około siedemnastu tysięcy kilogramów. Oprócz dorsza, szczupaki morskie, karpie morskie, hallbuty i inne gatunki jeszcze w kraju nieznane. Nic dziwnego. Byliśmy wszak przez tyle wieków państwem wybitnie lądowym, lecz dziś, gdy nasz rybak na własnym statku pod polską banderą wyrusza coraz dalej na wielkie wody, gdy, jak doniosły niedawno pisma wypłynęły statki rybackie aż na Morze Białe, by tam zarzucić sieci, musi obywatel w kraju nauczyć się i zrozumieć, że ryby morskie są ważnym produktem, połowy ich dają zatrudnienie setkom ludzi, wzbogacają kraj cały, a dzielny nasz Kaszub staje się pionierem Polski jako państwa morskiego, które po wszelkie bogactwa mórz bliskich i dalekich ma prawo sięgnąć i umie to zrobić.

Dr Stanisław Sumiński

Najlepszą rybą na okres postu jest dorsz

Stanowi on tani i smaczny artykuł spożywczy

Płynie polskie zboże

Gdy pod życiodajnymi promieniami słońca i podmuchami marcowego wiatru zaczyna tajać śnieg, spod grubej jego osłony ciekawie wygląda zielona ruń zbóż. Idzie rolnik miedzą, spogląda po polu i widok ten raduje mu serce, bo spodziewa się dobrych plonów. Co będzie z tym zbożem, gdy dojrzeje i zbierze się je z pola? Część zużyje się na własną potrzebę, na zasiew, a reszta pójdzie na rynek do miast, a stamtąd powędruje do spichrzów zbożowych zwanych elewatorami.

Od wieków Polska słynie z uprawy zbóż. Setki lat płynęły Wisłą w dół rzeki ładowne złocistą pszenicą, srebrzysto-stalowym żytem szkuty, berlinki galary. Płynęły hen ku morzu, gdzie w Gdańsku starym, dawnym porcie potężnej Rzeczypospolitej zapobiegliwi, przemyślni kupcy przeładowywali to zboże na czekające: duńskie, angielskie, holenderskie statki.

Polska swym zbożem żywiła pół Europy. Mąka ze znakomitej pszennej sandomierki była używana do wypieku najsmaczniejszych ciast podawanych na stoły na dworach królewskich i magnackich. Zachowały we wdzięcznej pamięci polskie zboże chlebne narody zamorskie, które długie lata chleb z nich jadły. W Danii w Kopenhadze w państwowej stacji kontroli nasion w jednej z gablot rozmieszczonych na korytarzu na tle z ciemnego aksamitu kilka przepięknych, długich, grubych kłosów pszenicznych, a pod spodem napis łaciński „triticum polonicum" — pszenica polska.

Pod tą nazwą w całym świecie naukowym i fachowo-rolniczym jest znana jedna z wysokowartościowych odmian pszenicy szklistej, bardzo pożywnej, bo zawierającej dużo białka.

Z jakich okolic u nas wywozi się najwięcej zbóż chlebowych? A więc największe nadwyżki zboża na wywóz dają u nas: Pomorze, w jego części położonej wzdłuż Wisły na żyznych ciężkich madach nadwiślańskich, Poznańskie, Kujawy, Wołyń, Pokucie, południowo-wschodnia Lubelszczyzna, północna część województwa Białostockiego i Warszawskiego. Z tych ośrodków produkcji kolejami, rzekami, samochodami przewozi się zboże, zakupione u rolników, do dużych miast gdzie są spichrze zbożowe wielkie, do Warszawy, Łodzi, Lwowa, Krakowa, Wilna i Poznania. Ale najwięcej zboża przeznaczonego na wywóz zagranicę wędruje odrazu do Gdańska i Gdyni do magazynów wywozowych, gdzie czeka ono do chwili załadunku na statek.

W Gdyni znajduje się niedawno zbudowany wspaniały spichrz zwany inaczej elewatorem zbożowym. W Gdańsku wzdłuż nadbrzeża Wisły, raczej jej końcowych odnóg, którymi wpada do morza, stoją solidne murowane budynki o bardzo starym wyglądzie. Są to stare spichrze zbożowe, budowane jeszcze za dawnych czasów. Niektóre z nich jeszcze dziś służą swemu pierwotnemu przeznaczeniu.

W Gdyni znajdują się ogromne młyny mechaniczne, gdzie zboże jest przemielane na mąki i kasze — różnego rodzaju towary pochodzenia zbożowego. Praca w tych młynach jest zupełnie zmechanizowana. Z hukiem i stukotem poruszają się maszyny, pomiędzy którymi zrzadka tu i ówdzie przemknie się człowiek, pokryty białym kurzem mącznym — niby dobry duch.

Lepiej jest zboże przemiełać w kraju, a zagranicę wywozić produkt przemielony: mąki, kasze, bo wtedy i zatrudnienie się daje ludziom i odpadki jak np. otręby bardzo ważne w hodowli i żywieniu zwierząt domowych pozostają w kraju. Ale cóż robić, zagraniczny nabywca najczęściej woli kupić ziarno i przemleć je u siebie, bo on ma też swoje wyrachowanie, za zboże zawsze taniej zapłaci niż za mąkę, i przewóz także będzie tańszy i łatwiejszy, a otręby jemu również się przydadzą do karmienia u siebie zwierząt.

W magazynach-elewatorach znajdują się wszystkie rodzaje zbóż: pszenica, żyto, jęczmień, owies, nasiona koniczyn i traw różnych. Pszenicy zbyt dużo się nie wywozi od nas. Na Na światowych rynkach spotyka się najwięcej pszenicy południowo-amerykańskiej z Argentyny, następnie północno-amerykańskiej z Kanady i Stanów Zjednoczonych, wreszcie w ostatnich czasach i rosyjskiej. Jakość i ceny eksportowanego z Polski żyta są bezkonkurencyjne na rynkach zagranicznych. Kupowała i kupuje dużo polskiego żyta Ameryka Północna, mianowicie Stany Zjednoczone, następnie kraje Skandynawskie, a między nimi przede wszystkim Dania — potem Holandia. Do odległej Szwajcarii nawet, która jest państwem wskroś lądowym idą z Gdyni drogą morską transporty żyta i jęczmienia. Odbywa się to w ten sposób, że statek zawozi to przeznaczone dla Szwajcarii zboże do holenderskiego portowego miasta Rotterdamu, leżącego na morzu Północnym, tutaj przeładowuje się to zboże na statki rzeczne i wiezie tymi statkami w górę rzeki Renu i specjalnie budowanym kanałem żeglugowym do Bazylei do Szwajcarii.

Z innych zbóż bardzo dużo wywozi się przez Gdańsk i Gdynię jęczmienia na słód do wyrobu piwa. Większość krajów produkujących piwo zakupuje spore ilości jęczmienia i chmielu do wyrobu tego piwa w Polsce.

Słód jęczmienny i chmiel podstawowe surowce w piwowarstwie są zakupywane w Pol-

sce i wywożone statkami z Gdyni i Gdańska do krajów bardzo odległych: Ameryki Północnej i Dalekiego Wschodu — Japonii.

Owsa wywozi się z tych czterech zbóż najmniej, nie kalkuluje się cena na wywóz, a po drugie sami na własne potrzeby w kraju nie mamy go za wiele.

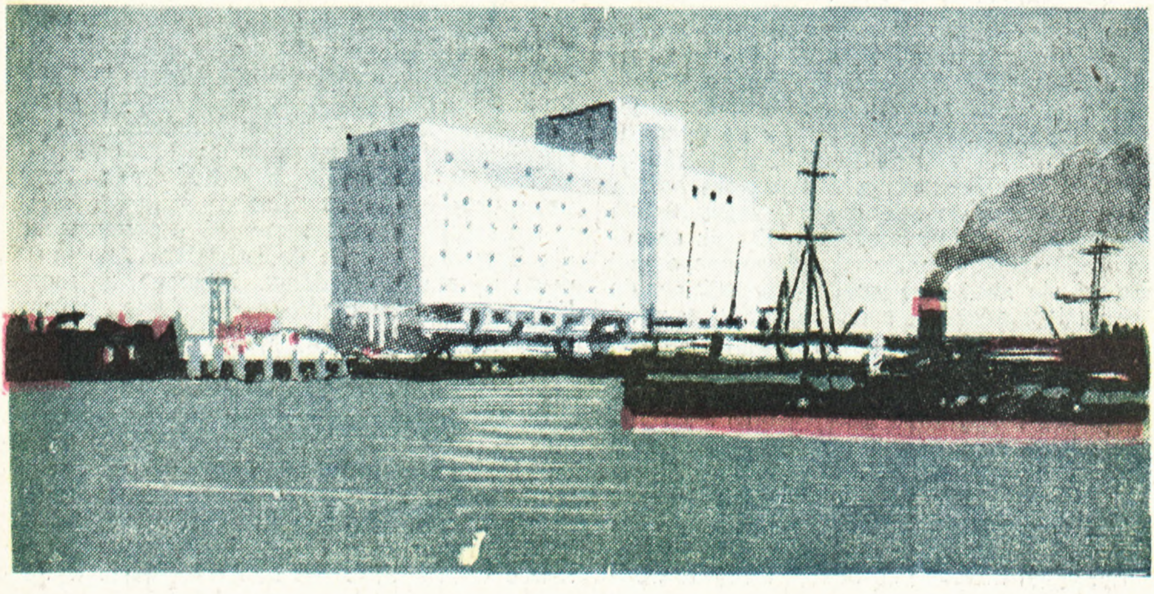
Dlaczego zagranica kupuje u nas dużo żyta, przecież pieczywo za granicą niemal wyłącznie jest pszenne i po miastach czarnego, żytniego, razowego chleba nie dostanie? Otóż żyto to zużywane jest na karmę dla zwierząt, a głównie nierogacizny. Najlepszy bekon czyli boczki wieprzowe dają świnie tuczone mlekiem z dodatkiem żytniej osypki — mąki, otrąb. Duńczycy, którzy na cały świat słyną z wyrobu tych boczków i duże pieniądze za nie biorą zwłaszcza od Anglików, próbowali karmić u siebie świnie kukurydzą zamiast żyta i co się okazało?!

Odbiorcy angielscy podnieśli wielki gwałt, że jakość boczków spadła i że konsumenci się uskarżają, wobec tego Duńczycy byli zmuszeni wrócić do droższego, lecz lepszego żyta i jęczmienia.

Amerykańskie gazety również, jako powód podają, że dlatego polskie szynki konserwowe są tak smaczne i zdobyły sobie podniebienia Amerykanów, ponieważ świnie w Polsce są karmione z dużym dodatkiem żyta, a nie kukurydzą, jak amerykańskie.

Przewóz zbóż z dawien dawna kalkuluje się najlepiej drogą wodną i morską, bo tego rodzaju transport jest najtańszy, a zboże przy swojej niezbyt wygórowanej wartości ma dużą wagę, zajmuje dużą przestrzeń, musi być więc tanio przewożone, aby mogło być sprzedawane po przystępnej cenie.

Mówiliśmy o tym, co się przechowuje w spichlerzu-elewatorze: o zbożach. Teraz przyjrzyjmy się samemu elewatorowi jak on wygląda i jakie ma urządzenia. Otóż jest to budynek, posiadający szereg komór do przechowywania poszczególnych gatunków zbóż, poza tym ma urządzenie do regulowania temperatury, wilgotności powietrza. Są to rzeczy bardzo ważne przy przechowywaniu zboża, a zwłaszcza gdy idzie o bardzo czuły jęczmień browarniany. Są tam odpowiednie urządzenia mechaniczne przeładunkowe, wagi, maszyny precyzyjne tryjery do czyszczenia zboża i dzielenia na gatunki według wielkości i dorodności ziarna i jego ciężaru gatunkowego. Jest specjalne laboratorium przeznaczone do robienia doświadczeń naukowo-praktycznych, a głównie do walki ze szkodnikami zwierzęcymi, które mogą się dostać do elewatorów np. szczury, myszy, lub też ze szkodnikami ze świata owadów, nie mniej groźnymi jak wołek zbożowy, mól zbożowy i inne, które w razie rozpowszechnienia się mogłyby sprawić wielkie spustoszenie i szkody. Z elewatora gdyńskiego prosto z komór można ładować zboże przenoszone transporterem na statek, do ładowni okrętowej. Jak szybko i sprawnie pracują przy załadunku urządzenia techniczne elewatora, świadczy fakt, że w kilka godzin załadowano na statek przeszło 100 ton jęczmienia browarnego. Około $^{9}/_{10}$ naszego eksportu zbożowego idzie przez Gdańsk i Gdynię, co świadczy o tym, jak niezbędnym dla naszej gospodarki państwowej jest posiadanie własnych portów czyli baz eksportowych na Bałtyku. **Feliks Trojan.**



Tak sobie gawędzimy

Kilka miesięcy temu byłem na wsi. Żniwa wtedy były. Wieś pachniała skoszonym żytem, a pola dźwięczały melodią ostrzonych kos.

W owej wsi mam znajomego gospodarza — nazywa się Jan Żyła. I zawsze, kiedykolwiek jestem na wsi odwiedzam Jana, to też i tym razem poszedłem do niego, aby o tym i owym pogawędzić. Bo Jan Żyła ma niezwykle miły sposób rozmawiania z ludźmi. Jest dużo powagi i doskonałości w tym co mówi. Każde słowo przez niego wypowiedziane jest przedtem przemyślane i jakby odmierzone.

A przytem ma na wszystko swój osobisty sąd, do wszystkiego co nowe, — odnosi się z dużą rezerwą, ale jednocześnie z wielkim zainteresowaniem. To też nic dziwnego, że na rozmowach z nim spędziłem nie jeden wieczór. Tylko o ile wszystkie nasze poprzednie rozmowy odbywały się w nastroju poufnym i przyjacielskim, to ta ostatnia była już nieco inna.

A zaczęło się na pozór niewinnie. Jan Żyła zapytał mnie już na wstępie, o nowiny ze świata. Akurat wróciłem wtedy z Danii. Miałem dla niego dużo ciekawych wiadomości; toteż opowiadałem o gospodarstwach, jakie tam widziałem, wspaniałych mleczarniach, o ruchu spółdzielczym, słowem o tym wszystkim, co składa się na bogactwo i charakter Duńczyków.

Lecz wszystkie wspomnienia ludzkie mają tę właściwość, że potrącają zawsze o te chwile naszych przeżyć, które są nam najbardziej bliskie. Tak było i ze mną. Do Danii jeździłem statkiem polskim — przez morze. I ze wspomnieniem tej podróży i tego wszystkiego co przeżyłem łączyły się przede wszystkim przeżycia moje na statku, przeżycia najbardziej bliskie i pamiętne.

Zacząłem przeto opowiadać — zamiast o duńskich gospodarstwach — o statku, o marynarzach, o naszym morzu, o Gdyni, o portach które widziałem, a do których zachodzą z towarami polskie statki. Zauważyłem, że mój miły rozmówca słucha tego jakby z pewną pobłażliwością, tylko Antkowi, 18-letniemu synowi Jana paliły się ciekawością oczy.

Tymczasem Jan korzystając, że na chwilę umilkłem rzekł niespodziewanie: „A, toć ci tam jest gdzieś to morze, ale człowiek tu siedzi na wsi, zdala od świata — i nie wiele o nim słyszał. A cóż to morze dla nas tu na wsi — chyba tyle — co nic.

Przyznam się, że tego rodzaju sąd o morzu był dla mnie wielką niespodzianką. Przecież Jan zawsze dotąd o wszystkim miał taki rozumny i zdrowy sąd. Nie wiedziałem doprawdy co odpowiedzieć, jakich słów użyć, aby wyprowadzić go z błędu. Ułatwił mi to Antek, który odezwał się: „Nie gadalibyście głupstw. Ja tam, poprawdzie morza nie widziałem, czytałem coś nie coś, w szkole mówili, przez radio czasem słucham, ale mnie się widzi, że morze jest jednakowo ważne dla wszystkich: dla chłopa, robotnika, urzędnika lub kupca". „Ty dużo tam wiesz — zlekceważył Jan słowa Antka. — To wszystko zaraz musi być ważne. Woda i tyle i to jeszcze gorzka. Próbowałem jej przecież kiedyś, gdy przywieźli ją do nas w butelce z Gdyni.



— O to chodzi — zacząłem wreszcie, — że właśnie ta woda ma naprawdę wielkie znaczenie. Bo proszę mi powiedzieć czy dobrze byłoby, gdyby pan nie mógł swego zboża czy jakiegoś innego towaru zawieźć do miasta i sprzedać. Chyba nie?

— A któż to mi może zabronić — odparł Jan. Mieszkam akurat przy drodze publicznej, to i nie potrzebuję pytać o pozwolenie. Kiedy mi się tylko zechce kładę na wóz to co mam do sprzedania i jadę do miasta. Ale — cóż to ma wspólnego z morzem?

— Właśnie że ma bardzo dużo wspólnego — odpowiadam wtedy — bo tym, czym dla pana jest ta publiczna droga do miasta, którą pan jeździ, aby sprzedawać swoje produkty i kupować to, co potrzeba w domu, to taką wielką drogą w świat, jest dla całego państwa — morze. A nie wiem, czy każdy o tym wie, że morze ma jeszcze tę wyższość nad najbardziej wygodnymi drogami lądowymi, że nie potrzebuje żadnej naprawy. Dlatego też utrzymanie dróg lądowych jak szosy, koleje, kosztuje dużo pieniędzy, a tym samym i przewóz drogami lądowymi staje się droższy, gdy tymczasem droga morska jest najtańsza. A w dodatku morze to droga wolna, od cudzych kaprysów niezależna.

Bo niechby się tak zdarzyło, że do miasta nie ma drogi wspólnej, publicznej, lecz trzeba jechać drogą sąsiada. Sąsiad póki z panem dobrze żyje, to choć tam nosem kręci, ale nic nie powie. Ale niechno pan się z nim tylko pogniewa, to powie na pewno: „To moja droga i ja nie życzę sobie żadnego przejeżdżania". I na to rady nie ma.

Podobnie jest z państwami. Chcąc przewozić towary przez inne państwo, np. koleją, trzeba za to płacić, a jak państwu owemu coś się nie podoba, to może wogóle nie pozwolić na przewóz towarów. I co wtedy?

Polska już miała kiedyś takie trudności. Było to wtedy, gdy żyliśmy w niezbyt dobrych stosunkach sąsiedzkich zarówno z Niemcami jak i z Sowietami. Nie mogliśmy wtedy wysyłać towarów przez żadne z tych państw. Dobrze się zresztą stało, bo to m. in. dowiodło nam wówczas, że chcąc być naprawdę niezależnym, to trzeba szukać dróg w świat przez morze. Tam nie ma żadnych granic ani zależności od dobrego humoru tego czy innego sąsiada. Bo morze należy do wszystkich, którzy mają swoje statki, którzy umieją z tego morza korzystać. I oto dziś widzimy, jak bardzo jesteśmy właśnie dzięki temu morzu niezależni. Ładujemy przecież w Gdyni. Nikt nam nie zdoła zabronić przewożenia naszego towaru do najdalszych portów światowych, do najdalszych krajów.

W miarę jak mówiłem, twarz mojego rozmówcy łagodniała. A gdy zaczął po chwili mówić, nie było już w jego głosie tej przekory i nieufności, raczej usprawiedliwienie. Bo o tym morzu nie wiele słyszał, choć czyta czasem gazety. A pojechać to się mu nie chce, za stary już i nie ma za co.

Przez chwilę trwaliśmy w milczeniu. Jan siedział zadumany, ważył w sobie jakieś pytanie, wreszcie począł pytać, co przewozimy morzem, jakie towary i jak to właściwie z tym naszym gospodarowaniem na morzu wygląda

Opowiadałem o wszystkim, co składa się na obraz pracy morskiej. O tym co wywozimy i przywozimy przez nasze porty, że to wszystko stanowi prawie 80 proc. naszego wywozu i przywozu zza granicy. I gdy zacząłem wreszcie mówić o tym, że mamy mało jeszcze statków własnych, aby przewozić polskie towary, gdy wspomniałem, że 90 proc. tego co przewozimy drogą morską, przewożą statki obce, którym musimy za to drogo płacić, Jan przerwał mi gwałtownie: „To my źle gospodarujemy na tym morzu — rzekł — zamiast budować własne statki, napychamy cudze kieszenie".

— Tak — odparłem — to racja, że niepotrzebnie napychamy cudze kieszenie. Ale narazie mamy zaledwie kilkadziesiąt statków handlowych. Tak odrazu wybudować tyle ile nam potrzeba, jest bardzo trudno. Statek kosztuje bardzo dużo pieniędzy. W miarę sił budujemy, w tym roku znów powiększy się nasza flota o osiem nowoczesnych statków. A na tym przecież nie koniec. Bo wszyscy rozumieją, że trzeba coraz więcej statków; lepiej przecież samemu zarabiać, niż oddawać zarobek innym.

To też nie możemy mówić, że źle gospodarujemy na tym morzu. 18 lat temu, to nic na tym naszym morzu nie było. Wiatr tylko wył po pustkowiu. I w tym miejscu, gdzie ciągnęły się wtedy olbrzymie bagniska, dziś mamy już wspaniały port. Gdynia przecież liczy już obecnie 114.000 mieszkańców. To już wielkie miasto. A port nasz jest jednym z najbardziej nowoczesnych w świecie. I pracy ma dużo. W roku 1936, przeładowano w porcie prawie 7 milionów ton towarów. Czy to nie jest bardzo dużo? A przecież to dopiero początek. Gdybyśmy ten towar przeładowany włożyli do towarowych wagonów kolejowych po 20 ton każdy, (bo wagony kolejowe mieszczą w sobie od 10 do 30 ton) przyjmując, że jeden pociąg składa się z 60 wagonów — to ów towar przeładowany w porcie gdyńskim należałoby załadować do około 5.833 pociągów towarów.

Pociąg tego rodzaju, składający się z 60 wagonów rozciąga się na długości mniej więcej 500 m, czyli pół kilometra. Odległość z Gdyni do Zakopanego przez Warszawę i Kraków wynosi około 900 km.

Toteż ów przeolbrzymi sznur pociągów na linii Gdynia — Zakopane musielibyśmy ustawić obok siebie w przeszło 3 rzędach. —

Rozmawiałem o tym wszystkim w lecie — t. zn., że mogłem mówić o ilości przeładunku w roku 1936.

Bo obecnie — to już wiadoma jest ilość przeładunku za rok 1937, która jest większa o 2 mi-

liony ton — i zamyka się sumą przeszło 9 milionów ton, co znaczy, że takie same pociągi należałoby ustawić na linii Gdynia — Warszawa — Kraków — Zakopane już nie na przeszło trzech, lecz czterech torach.

— Ale wróćmy do mojej rozmowy z gospodarzem Żyłą. Zainteresował się tym, co mówiłem ogromnie, tym bardziej, że potrąciłem o tym, jak ściśle wieś przede wszystkim musi być związana z morzem.

— Przecież wśród towarów, jakie wywozimy za granicę — duża ilość to produkty rolnicze, jak: jaja, masło, sery, szynki, bekony, zboże. Dlatego też morze dla wsi jest bodaj że bardziej ważne i godne zainteresowania, niż dla innych warstw społeczeństwa. Tym bardziej, że to dopiero początek tego wywozu produktów rolniczych na rynki zamorskie. Początek zresztą dość trudny.

Bo na tych zagranicznych rynkach jest podobnie jak na jarmarku, ten towar jest najchętniej kupowany, który jest najlepszy tak pod względem jakości, wyglądu, opakowania. To też musimy dbać o to, by towary nasze, idące za granicę, były jak najlepsze. I to przede wszystkim powinno zainteresować wieś, która przez podnoszenie wydajności ziemi, przez organizowanie się w spółdzielnie, w koła. dążyć powinna do tego, by wykorzystać ten wolny dostęp do morza i jak najwięcej wysyłać swych produktów za granicę.

— Słyszał pan o Liskowie.Otóż gdyby cała wieś polska mogła się tak zorganizować, jak to zrobił Lisków, to mając nasz dostęp do morza, stać byśmy się mogli jednym z najbogatszych państw w świecie.

— A jak się przewozi masło za granicę? — zapytał mnie Jan. Widocznie ten szczegół pracy specjalnie go interesował.

— Masło eksportujemy tylko na statkach zaopatrzonych w chłodnie. Oczywiście masło, przeznaczone na eksport, musi mieć przede wszystkim specjalnie opakowane. Zarówno dla przewozu nabiału, jak drobiu bitego i wszelkiego rodzaju mięsa, mamy w Gdyni wielką chłodnię portową. Chłodnia to nie byle jaka, bo jedna z najbardziej nowocześnie urządzonych na świecie. Z chłodni portowej masło, jak i wszystkie zresztą łatwo psujące się produkty ładowane są na statek do ładowni, zaopatrzonych w odpowiednio urządzone chłodnie, gdzie niska temperatura sprawia. że towary są przewożone w stanie zamrożonym.

Jeszcze jedna jest ważna rzecz w tym naszym dotychczasowym gospodarowaniu. Że nie tylko mamy własne statki, własne porty, ale mamy już szacunek i zaufanie u starych i bogatych państw morskich. A to bardzo ważna rzecz, to pochlebne zdanie o nas. Nawet w Ameryce, która uważa, że wszystko co amerykańskie — najlepsze—również z podziwem odnoszą się do naszych prac na morzu, do naszych statków. Oto co roku jeden z naszych statków transoceanicznych, statek „Piłsudski" w miesiącach zimowych odbywa wzdłuż wybrzeży Ameryki wycieczki z Amerykanami. Wycieczki te mają wielkie powodzenie; już na kilka miesięcy naprzód zamawiane są miejsca na statku. Zresztą to wszystko, o czym wspomniałem, nie wyczerpuje całkowicie tej sprawy morskiej. Bo przecież nie wspomniałem o pracy portowej, która zatrudnia szeregi ludzi, o różnych specjalnych biurach morskich, o połowach ryb morskich. Szczególnie owe połowy są również jednym z dobrodziejstw morza.

Ale zdaje mi się, że nie skończylibyśmy dzisiaj tej rozmowy, gdybym chciał wyliczyć to wszystko, co stanowi bogactwo morza. W każdym razie tym, czym dawniej była dla nas tylko ziemia, o której mówiliśmy, że jest naszą karmicielką. teraz musimy mówić również o morzu, które już daje tysiącom ludzi chleb, a niewątpliwie liczba ta z upływem lat będzie się stale powiększać.

Długo jeszcze tego wieczoru rozmawiałem z Janem Żyłą o różnych sprawach. Zrozumiałem, że mój rozmówca najchętniej powracał do spraw morskich. I choć wydawały mu się one jakieś nieprawdziwe, jak bajka zza siedmiu gór i siedmiu rzek — to zauważyłem, że jednak mocno przemawiają do rozumu.

Gdy opuszczałem gospodarstwo, już noc wytoczyła się nad ziemią, noc cicha, pachnąca latem. Na wsi umilkły już głosy dnia, tylko od czasu do czasu słychać było tu i tam odgłosy życia nocnego.

Na niebie ukazał się księżyc. A gdy schodziłem dróżką, biegnącą ku rzece—bo dom Jana stał na wzniesieniu, — niedaleko rzeki, widziałem jak rzeka pojaśniała od tych księżycowych promieni, wybielała niby kawał zgrzebnego płótna, rzuconego na wiosenną, zwilgotniałą od rosy trawę.

I myślałem wtedy, że w tej samej chwili. taki sam księżyc toczy się nad gdyńskim niebem, że morze widziane z brzegu lśni taką jasnością, że wydaje się to aż nieprawdziwe, że wydaje się, iż to jakiś czarodziej pokrył to morze srebrem. W tej jasności zaś ukazują się ciemne, czarne punkty. To statki, które wchodzą do portu i wychodzą.

St. Z.

Kiedy zaczniemy budować okręty w kraju?

Niejednemu z Czytelników przyszło zapewne do głowy pytanie: skoro budowa okrętów w kraju jest z jednej strony tak pożyteczną dla wszystkich gałęzi handlu i przemysłu, z drugiej zaś tak potrzebna dla państwa i narodu, — to dlaczego do tej pory nie uruchomiliśmy na prawdę stoczni? Dlaczego nie budujemy okrętów w Gdyni?

Pytanie zupełnie słuszne. To też nie trudno na nie odpowiedzieć. Choć znów odpowiedź ta nie będzie może tak zadawalająca, jakby tego nie jeden z Was pragnął.

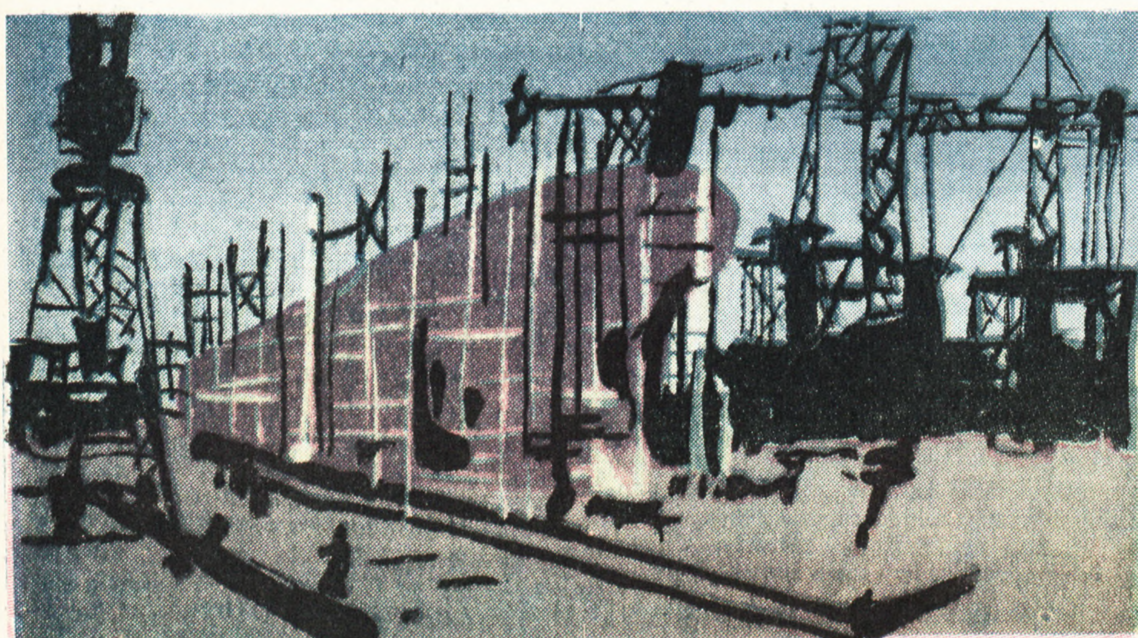
Otóż stare angielskie przysłowie powiada, że marynarka, to czas, cierpliwość i ciągłość. Czasu — przyznajmy — mieliśmy dość, cierpliwości zaczyna nam braknąć, a ciągłości, jak dotąd, nie widać. Czyja jednak w tym wina?

— Nas wszystkich, — odpowiedzieć można uczciwie, uderzywszy się w pierś. Nas wszystkich obywateli, którzyśmy w zaraniu odzyskania niepodległości nie rozumieli, że dostęp na morzu i wolna po nim żegluga, to największy skarb narodu. Nie rozumieli, że tenże dostęp na morze bez własnej marynarki wojennej i handlowej, to znów tyle co... polowanie bez strzelby, albo skarb za kratą... Nie rozumieli, że tędy wiedzie prosta droga do potęgi i bogactwa...

W Polsce, jak tylko się co złego dzieje, zwykliśmy winić Rząd. Jeśli zaś coś się poprawi, to już nasza własna zasługa... A tymczasem Rząd jest wszak tylko wykonawcą woli Narodu... I jeśliby Naród od początku powstania Polski pragnął szczerze żeglugi i okrętów, to już dawno mielibyśmy i stocznię i okręty w kraju budowane, i obie marynarki — wojenną i handlową — znacznie od dzisiejszych liczniejsze...

Czyście już zapomnieli, jak to było z początku? Ile to przykrości i sprzeciwów wytrzymać musieli ci, nieliczni, którzy z dzisiejszym wicepremierem inż. Kwiatkowskim na czele, Polskę na morzu budowali?!... Czy nie wołano wielkim głosem w Sejmie, że pieniądze dawane na budowę Gdyni rzucone są w błoto? Czy nie wyśmiewano się z pierwszych naszych żeglugowych poczynań? Czy nie twierdzono, że „Polak nie wie co morze“ i byle pilnie orał, to już „pieczone gołąbki“ same mu do ust przylecą?... Na morzu zaś „nikt dobry nie bywał“ i niech tam sobie Anglicy czy Francuzi pływają...

Opatrzność, życie i twórcza praca najświatlejszych w narodzie ludzi, złożyły się jednak



pospołu na stworzenie „cudu Gdyni", na rozwój polskiej pracy nad morzem i na morzu, w granicach, o jakich się nikomu nie śniło. Zadano nie tylko kłam ludziom małego ducha, ale też osiągnięto pożytki i dochody, przewyższające w wielu wypadkach przewidywania. Dzięki morzu zwalczyliśmy kryzys...

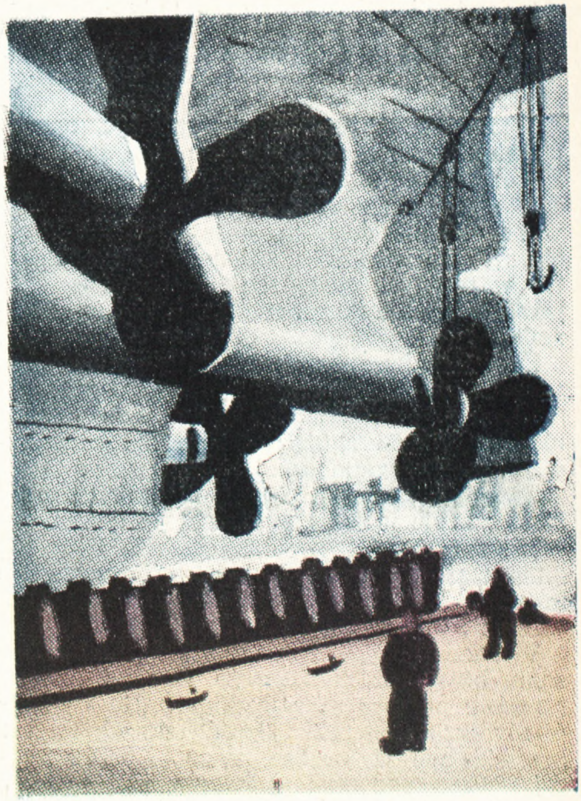
A teraz sprawa stoczni... Otóż właśnie, — jak można było budować stocznię, skoro w rozwój portu i żeglugi Naród polski długie lata wierzyć nie chciał?! Jak było kłaść — i skąd wziąć — te 20 — 25 milionów, potrzebnych na budowę zakładu, który nigdy przedtem w Polsce nie istniał, — skoro twierdzono powszechnie, że cała praca morska nie ma sensu?!

Prawda — był jeszcze kapitał zagraniczny. Ale przemysłowcy obcy, skądinąd słusznie twierdzili, że od kapitałów tu włożonych muszą mieć zagwarantowane zyski, że muszą mieć na dłuższe terminy gotowe zamówienia. A tymczasem społeczeństwo polskie wciąż jeszcze w owocną pracę na morzu uwierzyć nie chciało.

No i spóźniliśmy się!... Życie wyprzedziło naszą myśl. Namyślaliśmy się czy budować stocznię, czy nie, czy to się aby opłaci? A tymczasem — okazało się wprędce, że za mało mamy okrętów handlowych i wojennych, że musimy je na gwałt budować, bo tego wymaga pilnie interes całego kraju... Bo inaczej obcy z polskiego morza korzystać będą, my zaś nie... I w braku stoczni — trzeba było budować za granicą.

Bo nie tworzy się stoczni w mgnieniu oka. Tak wielki zakład, z jego nadbrzeżami, dźwigami, halami, montownią, kadłubownią, warsztatami wszelkiego rodzaju, z tysiącem maszyn i mechanizmów pomocniczych, z doświadczonym i sprawnym personelem, z pochylniami, na których buduje się okręty, i z dość głębokimi dla okrętów tych basenami, — jednym słowem miasto całe, — nie może powstać jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej. A jeśli powstanie — to i tak „nie odrazu... okręt zbudowany".

Toteż dopiero przed trzema laty — polska marynarka wojenna, odpowiedzialna za obronę polskiego morza, a rozumiejąca, jak nikt, potrzebę własnej stoczni, przystąpiła do jej budowy, na razie ze skromnych, własnych funduszów, nie naruszając budżetu państwowego... Ta stocznia jest już na ukończeniu.



A w roku ubiegłym pojawiła się też i dążność prywatna. Praca polska na morzu nabrała bowiem takiego rozpędu, że zysk stoczni zdaje się być zapewniony. Toteż dawna mała stocznia gdańska, dzięki wspólnym wysiłkom kapitałów angielskiego i polskiego, dźwiga się w duży zakład budowy i naprawy dla statków handlowych i rybackich. Będziemy więc w bieżącym roku mieli nie jedną stocznię, ale dwie...

I jeśli Bóg pozwoli, a Naród ręki dla własnego dobra przyłoży, to już w roku przyszłym budowa polskich okrętów ruszy w kraju szybkim tempem...

Inż. J. G.

Do dnia 23 lutego 1938 roku zebrano na

F.O.M. **w gotówce i papierach wart. zł 6.373.483,51**

Światła na bezdrożach

W ciemną, chmurną, wietrzną noc, uparcie utkwione są w przestrzeń oczy marynarza pełniącego służbę na dziobie statku.

Oto, po godzinach, po dniach, tygodniach wypatrywania dostrzegają te oczy jakby odblask błyskawicy wśród chmur — lecz odblask ten w równych odstępach się powtarza — to jakaś świetlista kosa omiata błyskami horyzont....

Z dziobu, ku rufie skróś deszcz, wiatr i zawieję niesie się radosny, triumfujący okrzyk: „Światło na kursie!"... To — morska latarnia! Statek nie zbłądził wśród bezdroży żywiołu — nie zgubił drogi.

Światła jeszcze nie widać, odblask tylko na niebie; kryje je jeszcze wypukłość morza. Jeszcze czterdzieści, trzydzieści... mil. Lecz kapitan statku jest już spokojny, sprawdził na mapie rodzaj światła, porównał z zaobserwowanym i wie, że nie zboczył z kursu.

Wreszcie, po pewnym czasie na linii horyzontu błyska dalekie jeszcze, lecz już pełnym blaskiem płonące światło. Zapala się i gaśnie w równych odstępach czasu, tak, jak to jest przewidziane w księdze, zwanej Locją a leżącej zawsze pod ręką w kabinie nawigacyjnej na rufie statku. Światło to ma dziwną, ludziom morza tylko znaną wymowę. Latarnie morskie od wieków służą żeglarzom. Już starożytni Rzymianie na brzegach morza Śródziemnego wznosili wysokie budowle, na których o zmierzchu rozniecano ogień, by galerom w noc wskazywał drogę.

Z czasem, ogień trawiący drzewo zastąpiono płomieniem lamp naftowych, żarowo-łukowych, elektrycznych, gazowych, a siłę jego uwielokrotniono skomplikowanym systemem wirujących, obrotowych zwierciadeł i soczewek.

Umieszczone na wysokich wieżycach, nowoczesne latarnie morskie rzucają w przestrzeń błyski kilku milionów świec, choć z dala, nikłym zdają się być światełkiem.

Światło ich różną dla marynarza treść posiada; czasem woła: „Przybywaj! Znajdziesz tu bezpieczny port i schronienie przed burzą", czasem mówi: „Twoja droga tamtędy prowadzi", niekiedy ostrzega: „Nie zbliżaj się! Zdruzgocesz się tu na skałach!"...

Światła bowiem latarni nie jednakowo świecą. Nigdy w tych samych szerokościach geograficznych nie znajdzie się dwu latarń jednakowo świecących. Różnią się siłą światła, okresem świecenia i gaśnięcia, ilością wybłysków a nieraz nawet barwą. Po tych to cechach charakterystycznych marynarze rozpoznają, jaka to latarnia, orientując się tym samym co do położenia, w którym się znajdują.

Niektóre latarnie znają marynarze na pamięć, światła innych, po raz pierwszy, lub rzadko tylko spotykanych, trzeba wyszukiwać we wspomnianej już wyżej księdze.

Na polskim brzegu morskim znajduje się kilka takich latarń. Najsilniejsza z nich, najsilniejsza ze wszystkich latarń na Bałtyku, to latarnia łukowa na Rozewiu, która wysyła w świat, w krótkich, jak mgnienie, błyskach, powtarzających się co trzy sekundy, blask sześciu milionów świec, na odległość 23 mil przy normalnej widoczności, a niekiedy, światło jej odbite od chmur widać już w odległości 40 mil morskich.

Druga polska latarnia — to Jastarnia - Bór. Wysyła ona po dwa krótkie wybłyski, oddzielone przerwą 2 i pół sekundy, powtarzające się co 6 sekund. Znając charakterystykę światła, oraz patrząc na zegarek, możemy z łatwością rozpoznać, że to ta, a nie inna latarnia świeci. Latarnia ta zaopatrzona jest w palniki naftowo-żarowe, podobne do maszynek primusowych. Następna latarnia polskiego wybrzeża, to Hel. Świeci ona stale równym, słabym blaskiem, na tle którego co 13 sekund wybłyska silnym blaskiem. Niedawno, między Jastarnią a Helem zbudowano nową latarnię elektryczną, świecącą w promieniu 20 mil.

Prócz latarń, jest jeszcze wiele pomniejszych świateł, wytyczających wejścia do portu, płycizny itp., światła ich są jednak słabe, dostrzegalne tylko z takiej odległości, by statek dogodnie mógł dobić do portu.

Kiedy już mówimy o latarniach, należy wspomnieć i o ludziach, je obsługujących. Służba ich nie jest łatwa, zwłaszcza, jeśli latarnia znajduje się na samotnej skale, zdala od lądu, jakie wichry tylko i mewy i dymy statków na horyzoncie.

To też latarnicy często dziwaczeją. Nierzadko zostają nimi ludzie, którzy już niczego od świata nie chcą, prócz spokoju, a swym szklanym, wyblakłym od wichrów i słońca wzrokiem patrzą spokojnie w przestrzeń, po której przesuwają się statki: ładowne handlowce, białe, pływające strome pałace pasażerskie, a rzadko lotne, zwiewne żaglowce.

Aż kiedyś, sami, jak owe statki, nikną — za tą ostatnią linią horyzontu.

Wtedy przychodzi nowy latarnik. Bo latarnia bez przerwy musi świecić, bez przerwy musi żywym wskazywać drogę.

Drogę, której szukają w ciemności.

B. Miazgowski.

Z kraju i ze świata

Przyjaźń polsko-węgierska. W czasie od 5 do 9 lutego r. b. bawił w Polsce regent węgierski admirał Mikołaj Horthy, który przybył do Polski dla złożenia oficjalnej wizyty P. Prezydentowi Rzplitej. Serdeczny przebieg tej uroczystości był potwierdzeniem przyjaźni, opartej na tysiącletniej tradycji, która łączy oba nasze kraje i która stanowi bardzo cenny czynnik równowagi i pokoju w Europie Środkowej. Podczas tej wizyty regentowi Horthemu towarzyszył min. spraw zagranicznych Kanya, który, korzystając ze sposobności, przeprowadził szereg rozmów z polskim ministrem spraw zagranicznych J. Beckiem na temat zagadnień polityki międzynarodowej, interesujących zarówno Polskę, jak i Węgry.

Z Rady Ligi Narodów. Kilkakrotnie odraczana sesja Rady Ligi Narodów zebrała się w końcu stycznia. Na czoło zagadnień, które znalazły się na porządku dziennym, wysunęły się trzy sprawy: sprawa reformy Ligi Narodów, sprawa surowców i emigracji oraz sprawa zatargu japońsko-chińskiego. Mówcy, przemawiający w pierwszej sprawie, odnieśli się na ogół krytycznie do obecnego stanu rzeczy z tym jednakże, że o ile z przemówień przedstawicieli Anglii i Francji widać było, że państwa te wolą na razie nie wprowadzać zmian, a z przemówienia Litwinowa, że Sowiety chciałyby użyć Ligi Narodów, jako narzędzia przeciw porozumieniu włosko-niemieckiemu, to przedstawiciele innych państw wypowiadali się raczej za koniecznością reform i to dość poważnych, któreby przywróciły Lidze jej znaczenie międzynarodowe. W sprawie surowców znamienne stanowisko zajęła Polska, której przedstawiciel stwierdził całkowite zahamowanie prac w tej dziedzinie, podkreślając, że problem surowcowy jest ściśle związany z zagadnieniem ludnościowym i ekspansji kolonialnej, koniecznej dla krajów przeludniowych. Wszystkie te trzy zagadnienia muszą być traktowane łącznie, gdyż tylko wówczas będą mogły być wykorzystane, leżące w tej chwili odłogiem kolonialne bogactwa surowcowe, co podniesie siłę nabywczą ludności i ożywi powszechną wymianę handlową. W rozmowach nieoficjalnych z min. Edenem min. Beck poruszył sprawę Palestyny, którą Polska traktuje, jako jeden z odcinków jej ogólnych zagadnień emigracyjnych. Wreszcie trzecia sprawa — zatarg chińsko-japoński — wywołała dość duże poruszenie. W sprawie tej przedstawiciel Sowietów wysunął projekt dania państwom wolnej ręki do niesienia pomocy Chinom. Wywołało to sprzeciw wielu państw, oburzonych zwłaszcza metodą załatwienia sprawy, która była omówiona i uzgodniona w czasie poufnych rozmów wielkich mocarstw i podana do wiadomości ogółu już jako ostateczna rezolucja.

Zmiany w Niemczech. W Niemczech dokonane zostały poważne zmiany w wewnętrznym ustroju państwa. W dniu 4 lutego został ogłoszony dekret kanclerza Hitlera, na mocy którego objął on osobiście kierownictwo sił zbrojnych. Jednocześnie przeprowadzono reorganizację wojskowych władz naczelnych, przy czym nastąpiło szereg zmian na kierowniczych stanowiskach w wojsku i ministerstwie spraw zagranicznych, które objęli przeważnie ludzie młodsi, ściśle związani z Hitlerem tak, że ostatnie zmiany w Niemczech można uważać za dalsze wzmocnienie wpływów Hitlera i narodowy socjalistów na wojsko i politykę zagraniczną Rzeszy.

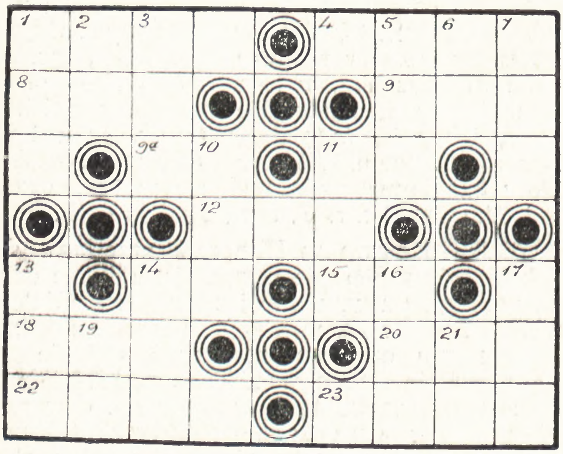
Rok 1937 w pracy na morzu zaznaczył się dalszymi poważnymi postępami. Oto kilka wymownych cyfr. Obroty towarowe przez Gdynię i Gdańsk wzrosły w tym roku z 13.371 tys. ton do 16.150 tys. ton, w tym przez Gdynię około 9 milionów ton. Morskie przewozy polskich przedsiębiorstw żeglugowych wzrosły z 1.428 tys. ton do ponad 1.700 tys. ton, a tonaż polskiej floty handlowej zwiększył się w tym czasie o blisko 43.000 t. r. b., czyli o około 44%.

Wojna domowa w Hiszpanii przeciąga się, jak niektórzy słusznie utrzymują, głównie dzięki pomocy, otrzymywanej z zewnątrz. Dlatego też od szeregu już miesięcy na terenie międzynarodowym daje się zauważyć dążenie do wstrzymania się od wszelkiego współdziałania ze stronami walczącymi w Hiszpanii. Utworzył się nawet w tym celu specjalny komitet. Komitet ten jednak niestety niewiele mógł zrobić, gdyż państwa, których przedstawiciele wchodzili do komitetu, jednocześnie na swoją rękę pomagali bądź gen. Franko bądź wojskom rządowym. Wskutek tego zarysowały się nawet poważne tarcia, zwłaszcza między Włochami a Anglią. Ostatnio wreszcie położenie zaczęło się wyjaśniać o tyle, że wszystkie państwa postanowiły wycofać bodaj część swych ochotników. Potrwa to jeszcze dość długo, ale w każdym razie wyczuwa się trochę więcej dobrej woli dla zlikwidowania sprawy hiszpańskiej.

Posiedzenie Komitetu Obrony Rzplitej. W dn. 11 lutego r. b. odbyło się na Zamku Królewskim w Warszawie pierwsze posiedzenie Komitetu Obrony Rzeczypospolitej. Obradom przewodniczył P. Prezydent Rzplitej. Udział w posiedzeniu wzięli: Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, Marszałek Śmigły-Rydz, prezes Rady

Ministrów oraz ministrowie: spraw zagranicznych, spraw wojskowych, skarbu, przemysłu handlu, rolnictwa i reform rolnych, oraz II. wiceminister spraw wojskowych i zastępca szefa Sztabu Głównego. Tematem obrad były sprawy gospodarcze, związane z przygotowaniem obrony, a w szczególności sprawa uporządkowania agend aprowizacyjnych oraz sprawa państwowej polityki surowcowej. W zakresie aprowizacji Komitet postanowił utworzyć przy M. R. i R. R. stanowisko podsekretarza stanu dla spraw aprowizacji, przy którym byłyby ześrodkowane wszystkie sprawy, związane z wyżywieniem i zaopatrzeniem w przedmioty powszechnego użytku. W dziedzinie surowców chodzi o ustalenie wytycznych prac, mających na celu uzgodnienie wysiłków dla stworzenia stałych podstaw surowcowych tak dla pokojowych potrzeb przemysłu, jak i dla zabezpieczenia wymagań wojny. Uchwały Komitetu mają doniosłe znaczenie nie tylko na wypadek wojny, ale i obecnie, gdyż ześrodkowanie tych zagadnień zapewni ciągłość i jednolitość państwowej myśli gospodarczej, stwarzając niewątpliwie lepsze, niż dotychczas, warunki rozwoju dla gospodarstwa narodowego.

Rozrywki Umysłowe



ZNACZENIE WYRAZÓW POZIOMYCH:

1. Rybka. 4. Ptak domowy. 8. Narząd wzroku. 9. Stocznia do budowy i naprawy okrętów, 9a. Kilogram w skrócie. 11. Rzeka we Włoszech. 12. Zdrobniałe imię żeńskie, 14. Domek dla pszczół, 15. Nuta 18. Duchowny, 20. Bryła lodu, 22. Stan najwyższego podniecenia, 23. Przyrząd w rufie statku do nadawania kierunku.

ZNACZENIE WYRAZÓW PIONOWYCH:

1. Zwierzę domowe, 2. Po turecku „biały" (w złożonych nazwach miejscowości), 3. Pora roku, 5. Część ciała, 6. Grecka litera, 7. Miara powierzchni, 10. Ptak, 11. Drewniany słup, 13. Słowiański bożek piekielny, 14. Dopływ Oki, 16. Czyn, uczynek, 17. Podarunek. 19. Inicjały zabawnego bohatera z „Trylogii" Sienkiewicza, 21. Nuta.

Jerzy Pulwarski (Warszawa)

Za rozwiązanie krzyżówki Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań *(wyłącznie na kartkach pocztowych)* upływa *28 marca 1938 r.* Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji z dopiskiem *„Rozrywki Umysłowe"*.

ROZWIĄZANIA

„POLSKA NA MORZU" Nr. 1 — Styczeń 1938 r.

1. LOGO — ZAMIENIANKA.

Wyrazy pierwszej figury: Kasta — kanak — kukia — kucza — kolba — kobra — kajak — kufel — kozik — kurek — kampa — kapka — kaban.

Zmienione wyrazy: Pasta — konak — kukła — kusza — kolka — karba — kanak — kafel — komik — korek — rampa — kazka — kuban.

Rozwiązanie główne: „POLSKA NA MORZU".

Logo-zamieniankę bezbłędnie rozwiązało 95 osób.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1) *Fiwekówna Irena* — W-wa, Grochowska 265 m. 19.
2) *Ambroszkiewicz Ed.* — Poznań, Fredry 12 m. 19.
3) *„Wnuczka"* — Gdynia (prosimy o dokładny adres)
4) *Inż. Podwysocki Konstanty* — Rembertów, Kol. Ofic. 11 Listopada nr. 1.
5) *Rutkowska Irena* — W-wa, Wspólna 2.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę i prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. REDAKTOR: Stanisław Zadrożny

Druk Zakł. Graf. „Dom Prasy" S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.